DOSSIER SPÉCIAL
FINN

© SKANDIA D.R.

Inventeur du Finn, le suédois Rickard Sarby (en bas) portant la casquette de son Club : l'Uppsala Kanotförening. A 28 ans, il a déjà conçu et construit plusieurs canoës à voile si typiques dans la Suède d'alors.

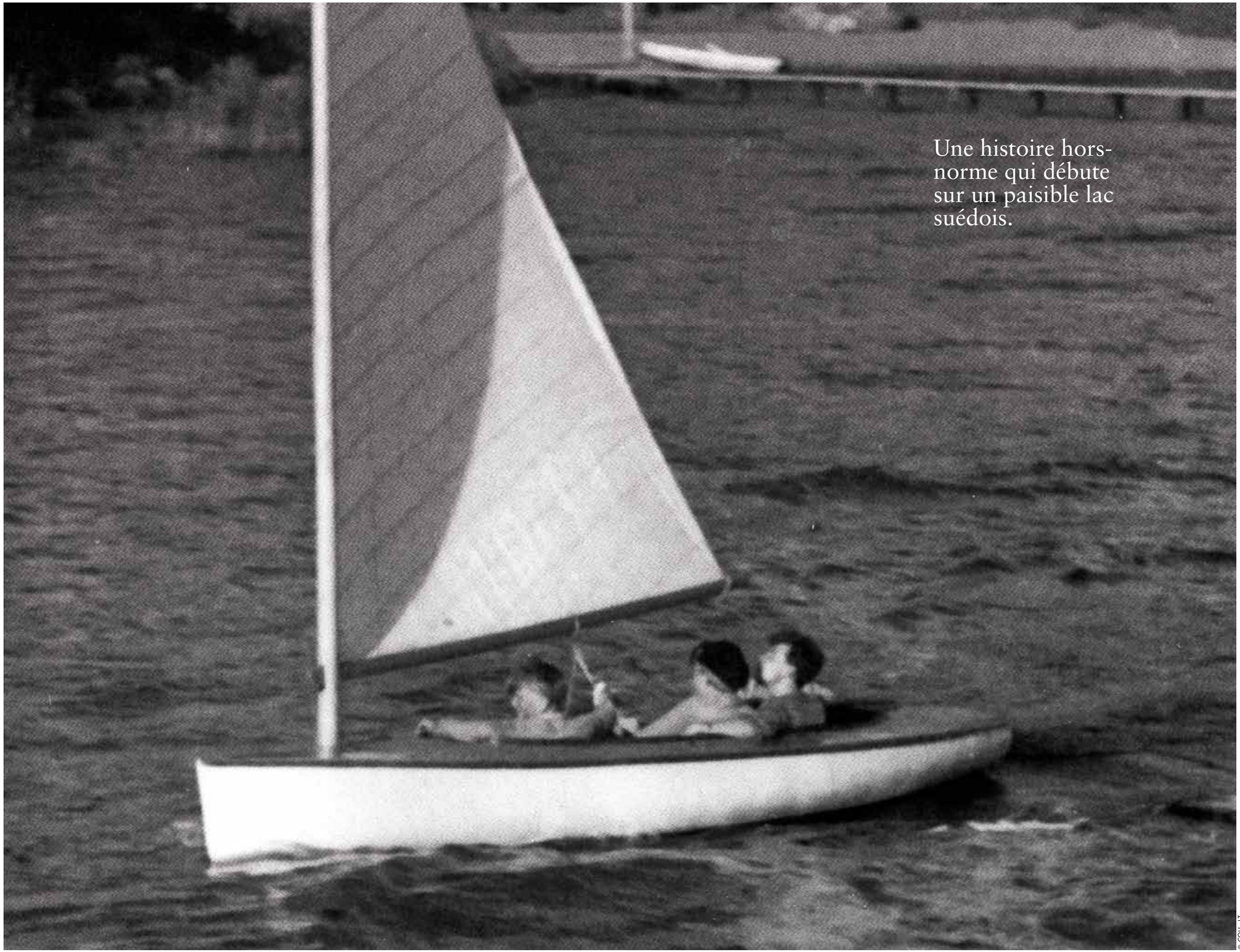
L'incroyable faiseur de champions

FINN. C'est avec une sérieuse dose de reconnaissance que l'on se doit d'aborder les 60 ans d'histoire du Finn, ce petit dériveur suédois, et de la confrérie des « Finnistes ». Prompt à arborer son impressionnante moustache d'écume dès que le vent fraîchit, il a formé et consacré parmi les plus grands champions de la voile actuelle. Il a marqué aussi paradoxalement l'histoire de la plaisance mondiale par la simplicité de sa conception.

Par Jacques Taglang - Photos : Documentation personnelle et D.R.

© COLL. J.T.

C'est à Uppsala Kanotförening, ce chantier situé sur les rives du lac Ekoln, tout près d'Uppsala, qu'est né le Finn ! Là aussi que Rickard créa les pubs de ses Finn avec humour.



Une histoire hors-norme qui débute sur un paisible lac suédois.

© COLL. J.T.

Avril 1949, lac Ekoln, tout près d'Uppsala : première sortie du prototype du futur Finn. Sarby a embarqué 3 passagers pour cette promenade inaugurale.

On pourrait croire à une plaisanterie : le père du Finn fut d'abord coiffeur de talent avant d'être designer occasionnel ! Autodidacte parfait (il n'avait pour tout bagage que six années d'école élémentaire) le Suédois Rickard Sarby fut un personnage fascinant, aux multiples talents (à l'âge de 4 ans, il savait déjà lire), remarquablement doué et doté d'un génie créatif évident. À vrai dire, toute la famille Sarby affichait des aptitudes artistiques diverses et variées, comme la peinture et la musique mais également la menuiserie et la charpenterie.

Dériveur monotype international de 4,50 m de long et de 1,51 m au bau, conçu en 1949 en Suède, doté d'une dérive en aluminium, le Finn est pourvu d'une seule voile de 10 m² enverguée sur un mât autoporté pivotant avec la bôme. C'est un bateau physiquement très exigeant en même temps que très technique. Il a d'ailleurs servi de tremplin à de grands noms de la voile moderne. Reste que derrière cette description laconique, le Finn étire son sillage et une histoire hors-norme.

Apprenti coiffeur. La saga commence par son géniteur, lui-même hors norme. Rickard Sarby est né le 19 septembre 1912, à Dannemora, un hameau situé non loin du village de Pesarby, à 95 kilomètres au nord-ouest de Stockholm, à l'intérieur des terres. Le nom de ce village est vraisemblablement à l'origine du patronyme de la famille Sarby dont Rickard fut le cadet de quatre frères et d'une sœur.

Au début des années trente, la maisonnée déménage dans la ville d'Uppsala, au sud de Pesarby, où le jeune Rickard devient apprenti barbier-coiffeur. Par la suite, il va diriger l'un des plus ▷

© COLL. J.T.

Russell Coutts, quatre fois vainqueur de l'America's Cup remporta la médaille d'or aux Jeux de Los Angeles en 1984.

© COLL. J.T.

Tout sourire, Rickard Sarby assis à bord du Finn en 1951. Un Suédois jovial et inventif.

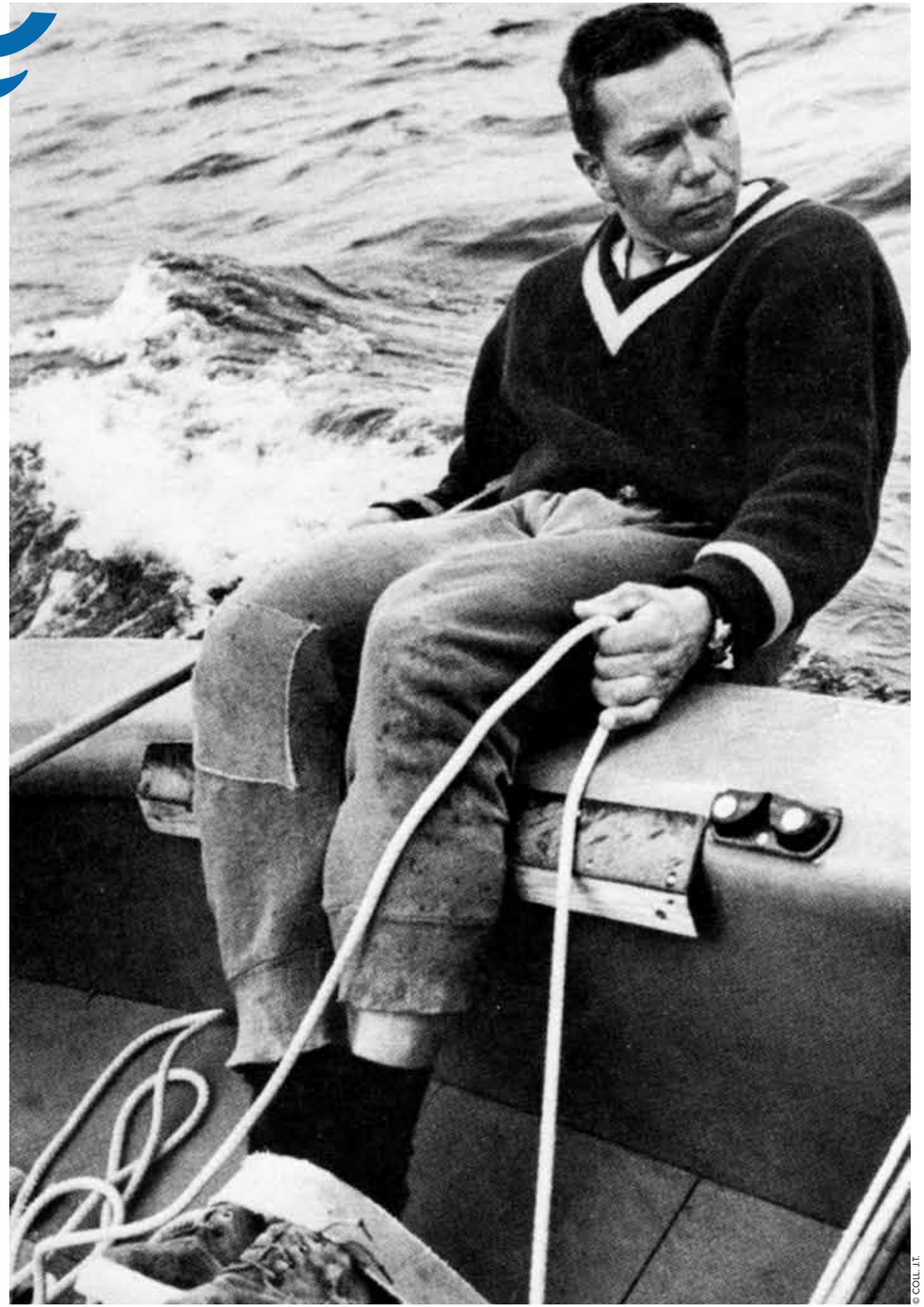
▹ grands salons de coiffure de la ville, célèbre pour la décoration originale de sa vitrine à Noël.
Peu après l'arrivée à Uppsala, Ernst, le frère aîné de Rickard, entraîne son petit frère à faire du canoë à voile et en hiver de la voile sur glace. Ils adhèrent au Club de Canotage d'Uppsala (Uppsala Kanotförening) fondé en 1916 par l'ingénieur Sven Thorell, soucieux de regrouper l'élite locale des canoéistes sur les bords du lac Ekoln, à 10 km au sud de la ville. Une vingtaine d'années plus tard, Rickard se retrouvera en concurrence avec Thorell pour le choix du dériveur olympique de 1952…
En attendant, le jeune Sarby s'adonne à fond dans les activités du club local. Bientôt, s'appuyant sur son expérience de régatier, Rickard se met à dessiner et à construire de petits canoës à voiles de compétition. Il se distingue par ses innovations notamment après la Seconde Guerre mondiale, lorsqu'il imagine des voiles étanches en papier collé car le tissu à voile est devenu une rareté.

Il semble être né autant pour le plaisir que pour l'exigence de la haute compétition.

Empannage raté. Il est l'un des premiers à utiliser des mâts rotatifs autoportés et flexibles et sera à l'origine du bailer à volet ou auto-videur, désormais un incontournable dispositif articulé que l'on retrouve dans le fond de la coque de tous les dériveurs et qui permet, lorsque le bateau prend de la vitesse, d'aspirer et de rejeter l'eau embarquée lors du dernier bord de près ou lors d'un empannage mouvementé. S'agissant de ses petits bateaux, son approche est de tracer les plans de ses projets à l'échelle 1 tout en réalisant des modèles réduits. La plupart du temps, il construit lui-même, en famille, le bateau qu'il a conçu. Et c'est selon le même scénario qu'il imaginera le Finn… Dans des circonstances pour le moins étonnantes !
Des centaines de canoës. A l'issue des Jeux Olympiques de Londres en 1948, la Fédération Finlandaise de Voile – Finnish Yachting Association (FYA) – se voit confier l'organisation des épreuves de voile aux Jeux d'Helsinki de 1952. Si la sélection des quillards (Star, Dragon, 5.5 Mètre JI, 6 Mètre JI) s'impose, le choix du dériveur en solitaire pose un sérieux problème : le Firefly qui avait été choisi pour les Jeux de Londres en 1948 n'avait guère attiré les régatiers scandinaves. A vrai dire, il n'existe pas de dériveur qui se soit uniformément imposé dans les pays nordiques à l'exception de quelques flottes éparses et confidentielles de Snipes, de Pirates ou de yoles locales. Seule la Suède peut s'enorgueillir de disposer de plusieurs centaines de canoës à voile que l'on ne trouve nulle part ailleurs.
Mise au pied du mur, la FYA lance le 1er janvier 1949 un concours de plans devant permettre le choix d'un dériveur pour les JO de 1952, avec, en arrière-pensée, le projet de lancer d'abord un bateau fédérant les sportifs scandinaves et qui pourrait par la suite être choisi pour les Jeux. Estimant que les Suédois, forts de leur expérience dans ▹

Russel Coutts : le super man

Triple vainqueur barreur et skipper à bord de trois America's Cup consécutives (1995, 2000 et 2003 plus une victoire à terre en tant que skipper du trimaran BMW Oracle Racing en 2010), le Néo-Zélandais Russell Coutts se souvient encore du conseil que son père lui donna lors de l'ultime manche en Finn à l'occasion des JO de Los Angeles de 1984 : « Souviens-toi, pas de fantaisie. Vas-y et fais ce que tu dois faire, laisse les autres commettre des fautes. » Les adversaires de Russel s'en seraient bien passé tout au long de sa carrière.


© COLL. J.T.

Paul Elvström, le légendaire champion danois en 1952. Il est au rappel, dans la position dite du « W » si caractéristique des barreurs de Finn.

▹ le domaine des canoës à voile, sont mieux à même de traiter l'aspect technique de cette question, les Finlandais confient à la Fédération Suédoise de Voile – Swedish Yachting Association (SYA) – ce volet du cahier des charges. La SYA réunit alors un comité de cinq personnalités dont la mission est de fixer les formes, les dimensions et la construction du futur voilier et où se retrouvent, entre autres, Sven Thorell, médaille d'or aux JO d'Amsterdam de 1928 en dériveur solitaire et designer d'excellents canoës à voile et à rame, président du club d'Uppsala ; Arvid Laurin, médaillé d'argent aux JO de Kiel en 1936, en Star, yacht designer et secrétaire de la SYA dont il est également jaugeur ; et Rickard Sarby, auteur de quelques plans de canoës à voile et récent participant malchanceux aux Jeux de 1948 à Torquay où son Firefly a sombré…

Début 1949, ce comité publie les caractéristiques du concours et du voilier attendu. D'une manière générale, la coque (4,50 m de flottaison, 1,50 m de bau maximum) présentera des sections en « U » à bouchains arrondis et devra flotter sans réserves spécifiques. Le bateau sera doté d'une voile unique de 10 m² à petites lattes établie sur un mât creux.

Les designers devront fournir un set de plans et prévoir un poids total à ne pas dépasser du voilier équipé, et inventer un nom ainsi qu'un sigle de voile.

A partir de là, l'improbable naissance du Finn va avoir lieu. La nièce de Rickard, Bert Sarby, explique le déroulement de cette conception :

« Ce sont plus de quinze années d'intense expérimentation, de construction et de compétitions en canoë à voile qui vont être à l'origine des lignes et du potentiel du Finn. (…) Afin de mieux s'informer et de pouvoir se servir de sources internationales, Rickard dut apprendre l'anglais et l'allemand. Cela l'amena à développer des canoës à coques planantes, avec un tableau arrière plus bas et plus large que ce qu'on avait l'habitude de faire jusque-là, ce qui boostera l'allure au vent ▹

© COLL. J.T.

Rickard en solitaire , à la barre du prototype du Fin/Finn ! Il a déjà fière allure.

Les grandes dates du Finn

S'il fallait résumer le Finn au travers de grandes dates qui ont marqué son histoire, il faudrait retenir les étapes suivantes :

- Début mai 1949 : Lancement du premier Finn.

- 15 mai 1950 : Le Finn remporte le concours pour la sélection du dériveur en solitaire olympique (en vue des Jeux d'Helsinki de 1952).

- Été 1952 : Le Finn dispute ses premiers JO.

- 1956 : Création de la Finn Gold Cup, de l'International Finn Association (IFA) et de l'European Championship. Fondation de l'International Finn Association (IFA).

- 1959 : Autorisation d'utiliser des voiles en tissus synthétiques.

- 1961 : Création du magazine de la classe FINN FARE (toujours édité).
Coques en polyester renforcé.

- 1967 : Création des Championnats d'Europe Juniors (le vainqueur du premier championnat fut le Français Serge Maury, en 1967).

- 1964 : L'IFA présente une méthode universelle précise du contrôle de la coque.

- 1969 : L'aluminium et le polyester renforcé sont autorisés pour réaliser les espars du Finn.

- 1970 : Création de la Finn World Masters (ex-Veteran Gold Cup créée en 1970). A La Rochelle en mai 2013, elle rassembla 285 concurrents représentant 28 nations !

- 1973 : L'IFA adopte le test pendulaire proposé par le Français Gilbert Lamboley qui permet de contrôler la répartition des masses dans la coque.

- 1974 : Le choix des matériaux de construction de coque est libre. Le double fond est autorisé. Un poids minimum des bômes et des safrans est fixé.

© COLL. J.T.

Les médaillés olympiques en Finn à Helsinki en 1952. De gauche à droite : le Britannique Charles Currey (argent) , le Danois Paul Elvström (or) et Rickard Sarby lui-même, en bronze.

- 1984 : N'importe quel matériau flexible est autorisé pour fabriquer les voiles.

- 1993 : Les mâts en fibre de carbone sont autorisés.

- 1994 : Le poids du mât est réduit à 8 kg.

- 1995 : Le premier mât aile est utilisé lors de la Finn Gold Cup de Melbourne en Australie (sans suite semble-t-il).

- 1996 : Le poids de la coque est réduit à 120 kg (- 5 kg).

- 1998 : Les voiles en film polyester renforcé de fibres selon les lignes d'efforts principaux sont autorisées.

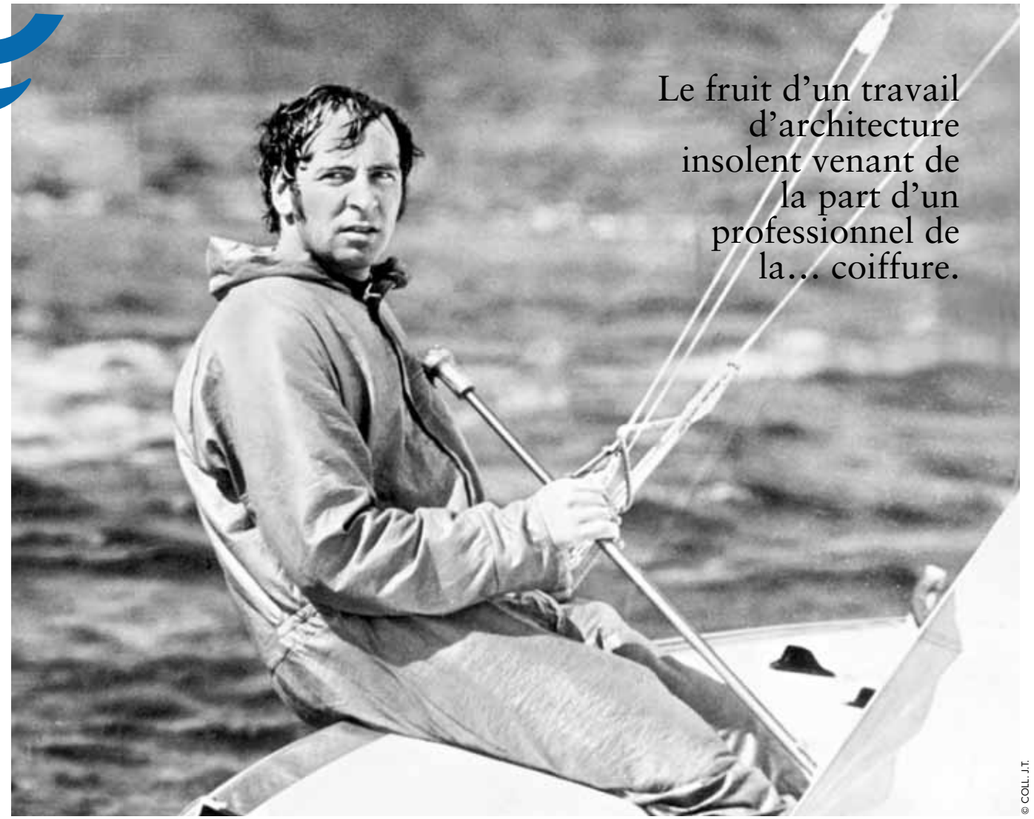
- 2000 : Pour la première fois, les participants aux JO sont autorisés à courir sur leur Finn personnel.

- 2005 : Les règles de la classe sont totalement réécrites.

- 2009 : Le Finn a soixante ans.

- 2016 : Les Finn disputeront leurs 17e olympiades à Rio de Janeiro, Brésil.

A noter, les Championnats nationaux qui sont organisés par 27 nations, de l'Argentine au Zimbabwe…



Le fruit d'un travail d'architecture insolent venant de la part d'un professionnel de la… coiffure.

© COLL. J.T.

Universalité du Finn : ici l'Allemand de l'Est Willy Kuhweide, médaillé d'or aux JO de Tokyo en 1964.

▹ arrière. En même temps, la forme de la partie avant des œuvres vives se fit plus étroite, imposant de mieux tenir compte du positionnement du barreur par rapport à la section de stabilité, ce qui améliorera la marche au près. »

« J'ai dessiné et construit mon prototype au tout début de l'année 1949, explique Sarby Rickard. A cette époque, le destin (le sort) fut quelque peu brutal. Je m'étais blessé à un doigt avec un tondeuse électrique à cheveux (rappelons que Rickard était coiffeur) et je portais un énorme pansement. »

Projet familial. Il disposait donc de temps libre et les plans furent rapidement tracés, selon la méthode habituelle de ses canoës en taille réelle. « Lorsque les lignes sont réalisées de cette façon, confie Rickard, l'assemblage des membrures est presque achevé en simultané, sans avoir à les agrandir en fonction de l'échelle. »

Puis le projet devint familial. Deux de ses frères (également passionnés de bateaux) vinrent à l'aide ainsi que Bert, alors âgée de 9 ans. La carène fut réalisée en une sorte de double strip-planking posé en diagonale ▹

TEST LAMBOLEY DU PENDULE

Le Français Gilbert Lamboley a été président du Comité Technique de l'IFA de 1970 à 1980. C'est au cours de ce mandat qu'il a mis au point un test de répartition des masses, dit du pendule…

Au cours des vingt premières années d'existence du Finn, on s'est aperçu qu'il était facile de contourner la distribution des poids lors de la fabrication des coques. Très tôt, certains esprits malins avaient découvert qu'en allégeant les extrémités de la carène, le bateau était potentiellement plus rapide. Le pot au roses fut découvert lorsque les jaugeurs trouvèrent sur certains Finn des plaques de plomb habilement distribuées et ce au mépris des règles de jauge.

Diverses tentatives pour contrôler la répartition des masses échouèrent comme la méthode consistant à mesurer le poids de l'étrave et l'inclinaison de la coque sur un plat-bord… Le Français Gilbert Lamboley a alors mis au point un système qui fit autorité : le test du pendule. Le bateau étant suspendu, il est soumis à des oscillations dont la période est alors chronométrée et comparée aux résultats de tests de référence.

Ce procédé précis de contrôle fut adopté par la Classe en 1972 (réactualisé en 2003 et 2006), les coques étant testées et jaugées à la sortie des chantiers. Cette méthode de « swing test » est devenue un standard du contrôle de distribution des poids pour de nombreuses autres classes.

A noter toutefois que depuis une vingtaine d'années, il semblerait que la forme des coques ne soit plus contrôlée lors de grands événements, pas même aux Jeux Olympiques…

De là à imaginer que les chantiers puissent produire des coques « adaptées » à la morphologie ou à l'attente de son barreur…

CANNELL PAYNE & PAGE
YACHT BROKERS
A YACHTING SOLUTIONS COMPANY

REPRESENTING YACHTS OF CHARACTER SINCE 1979

PRESENTING

RADIANCE

Embrace a rare opportunity to own a replica of yachting history.

Radiance is a modern sister to the iconic "Ticonderoga," every exquisite detail hand-built by discerning craftsmen.

Francis Herreshoff's legendary performance enhanced by modern construction, systems, and rigging.

Radiance is an unparalleled combination of the excellence of yesterday and today.

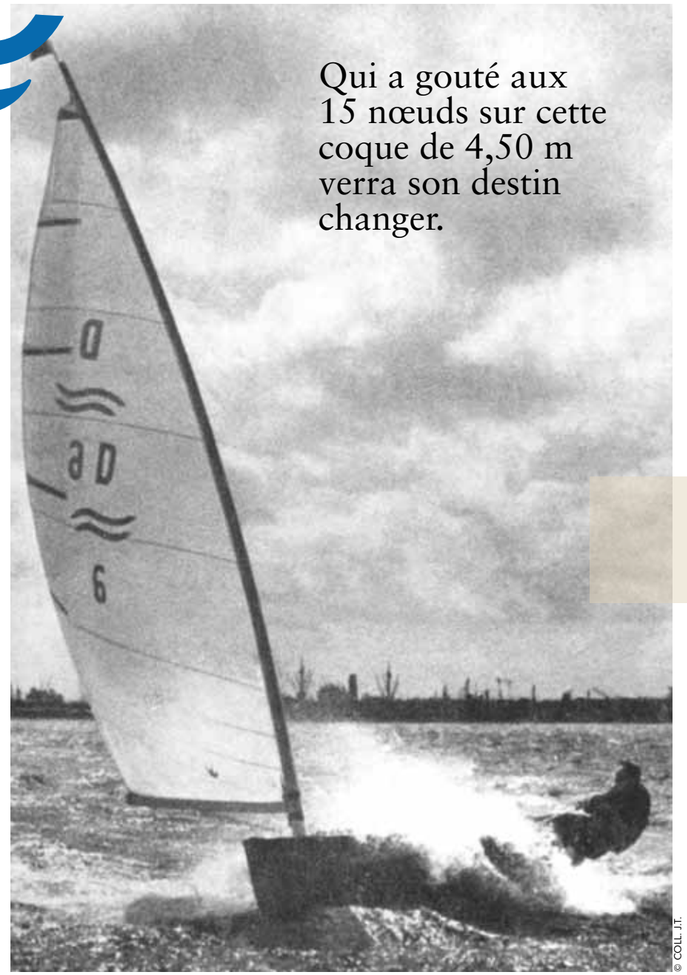
OFFERED AT **$2,500,000** USD

View complete listing for Radiance on Yacht World

CENTRAL LISTING BY AFFILIATED BROKER

STEPHENS WARING
YACHT DESIGN

WWW.STEPHENSWARING.COM INFO@STEPHENSWARING.COM 207-338-6636



Qui a gouté aux 15 nœuds sur cette coque de 4,50 m verra son destin changer.

© COLL. J.T.

Paul Elvström, à nouveau au portant en 1952, à l'aise par tous les temps.

▷ (deux couches de fines bandes de pin de 5 x 20 mm, collées entre elles et vissées à la quille et, dans les fonds, sur les membrures fines). Pesant 150 kilos en tout, le prototype fut lancé la première semaine de mai 1949.

Dessin écarté. Même si tout n'est pas encore au point, les plans sont immédiatement envoyés à la FYA en Finlande. Pour un résultat décourageant. Le jury de la FYA se réunit en juin 1949 et, bientôt, le résultat tombe : le premier prix revient au Suédois Harry Carlson pour le dessin de Pricken. Suivent, dans l'ordre, le projet du Finlandais Anderson et, ex æquo, le Suédois Thorell et le Finlandais Rehlander… Non sans humour, Rickard Sarby se souvient : « Mon dessin aurait été écarté parce que le bateau était trop petit. Certains membres du jury ont toutefois remarqué qu'un bon bateau semble toujours "trop" petit… »

Informée que le bateau de Sarby est déjà construit, la Fédération l'invite à participer aux régates de sélection programmées en octobre 49. Se joignent aux concurrents deux autres bateaux, Olympia, la yole allemande des JO de 1936 et le plan d'un architecte de grands yachts finlandais, M. Kynzell. À chaque épreuve, les barreurs changent de voilier. A l'issue des régates, Pricken et Fin semblent faire jeu égal, avec un petit plus pour Fin qui est plus spacieux et plus manœuvrable, même si certains barreurs trouvent sa bôme trop basse. La FYA refuse de trancher et demande à l'architecte de Pricken de revoir sa copie en tenant compte du résultat des épreuves. De nouvelles sélections sont programmées pour mai 1950. Les trois bateaux choisis à l'issue du concours, ainsi que Sarby et son Fin y sont conviés. En attendant, les magazines de yachting suédois publient les ▷

Paul Elvström, la légende

Né au Danemark en 1928, Paul est une légende vivante du yachting de compétition : il fait partie des très rares sportifs à avoir remporté 4 médailles d'or aux JO, une en 1948 à Londres en Firefly, et 3 en Finn (Helsinki 1952, Melbourne 1956 et Rome 1960). Depuis 1957, il peut en outre s'enorgueillir de 11 titres de champion du monde en 5O5, en Finn, en Snipe, en Flying Dutchman, en 5,50 Mètre, en Star, en Soling et en Tornado ! C'est dire si le Finn a été pour lui un tremplin exceptionnel dans d'autres classes.

Paul a entretenu une relation particulière à l'endroit de son premier Finn (datant de 1950). Laissons-le en parler :

« J'ai aimé mon premier Finn (le D 6). Je savais que mon dériveur et moi ne faisions qu'un et souvent je lui parlais pendant les régates. Ainsi, par exemple, lorsque nous faisions un résultat non conforme à nos espérances, je lui disais : ''Nous avons réussi avant ! N'abandonnons pas !'' Hélas, ce premier Finn a fini ses jours sur une autoroute allemande. » (En avril 1960, près de Hanovre, à l'issue d'un dramatique tonneau… L'épouse de Paul sera sérieusement blessée).

Figure exceptionnelle de la Classe, Elvström avait coutume de dire élégamment :

« Vous n'avez pas remporté la course (en Finn) si, en gagnant l'épreuve, vous avez perdu le respect de vos adversaires… »

© COLL. J.T.

© FFVOILE - JM. LIOT

La fine équipe !

Solitaire, le Finn ? Allons donc ! Ce dériveur réunit au contraire une bande de navigateurs solidaires. En outre, l'engouement pour la série n'a jamais été aussi fort. Et il n'est pas près de s'éteindre ! Car le temps ne semble pas avoir de prise sur cette communauté de joyeux énergumènes. En mai dernier, le centre-ville de La Rochelle a été investi par un groupe suspect de 285 individus : 25 septuagénaires, 57 sexagénaires, 112 quinquas et 91 quadras. Ils provenaient de vingt-neuf pays, réunis par une drôle de passion commune, celle des parties finn.

Concrètement, ils venaient courir le championnat du monde des masters, l'expression consacrée pour désigner des régates à la double particularité. D'une part en effet, les départs cessent d'être donnés au-delà de vingt nœuds de vent. D'autre part, les derniers bords sont plutôt des bordées à terre. Et si on sait quand elles commencent, nul ne peut prédire quand et comment elles se termineront.

Ce rassemblement n'avait donc rien de spécialement méchant. Mais avouez que la confusion était possible. Ce dériveur finlandais a tellement l'art de tromper son monde ! Il fait systématiquement le contraire de ce qu'on attend de lui.

Ainsi on le croyait conçu pour la pratique en solitaire de la souffrance. Il se révèle au contraire un instrument de plaisir, et qui plus est, à partager en groupe.

De même, il semblait avoir été dessiné pour les abonnés des salles de musculation. Il a quand même séduit des intellos, à l'exemple de l'écrivain Eric Orsenna, du chef d'orchestre Jean-Claude Casadesus ou du PDG du groupe Canal Plus, Bertrand Méheut.

La flotte a doublé en France ces cinq dernières années. Mais les nouveaux pratiquants n'ont pas tous des tablettes de chocolat en lieu et place du ventre. Les mâts en carbone ont procuré des ressources insoupçonnées à de nombreux sexagénaires enrobés. Ces sportifs ont eu leur bac à une époque soixante-huitarde, où il n'était pas bien vu, politiquement, de briller à l'épreuve de gym.

> La flotte a doublé en France en 5 ans. Les nouveaux pratiquants n'ont pas tous des tablettes de chocolat à la place du ventre.

Le Finn reste certes l'incarnation de l'élitisme olympique. Il n'empêche, il sert désormais de vecteur aux rassemblements nautiques les plus populaires et les plus festifs qui soient.

En Finn, c'est l'amitié qui sert de carburant. « On n'arrête pas de se parler sur le plan d'eau », s'enthousiasme Marc Allain des Beauvais, pilier de la série. De fait, il ne viendrait à l'esprit de personne de pratiquer une discrimination en fonction du classement de l'un par rapport à l'autre. De même, l'espionnite y est considérée comme grotesque. En revanche, l'entraide est omniprésente : le champion donne volontiers ses recettes de victoire. Il les livre le plus naturellement du monde, tout en aidant son voisin de parking à ramener son chariot de mise à l'eau. Existe-t-il de meilleure manière pour progresser et se découvrir de nouvelles envies d'y retourner ? ■ F.L.B

© D.R.

Marc Allain Des Beauvais, président de la Classe Finn en France et assureur dans le « civil », illustre à lui tout seul les facettes du Finn : exigence sportive et convivialité (pour ne pas dire de sacrées poilades à terre comme lors du dernier national à Saint-Pierre de Quiberon).

Jonathan Lobert, médaillé de bronze aux JO de Londres en 2012. La nouvelle figure de proue made in France du Finn.

Choisi après une âpre bataille en 1950 comme dériveur olympique.

© COLL. J.T.

L'Australien John Bertrand aux Jeux de Kiel en 1972, l'année où le Français Serge Maury empochera l'or. Il ratera le podium d'un cheveu, finissant 4e. Quatre ans plus tard, il décrochera le bronze à Kingston, Canada, et en 1983, à la barre d'Autralia II, il entre dans la légende en arrachant l'America's Cup au NYYC.

▹ plans du bateau sous le nom de Fint… Devant la simplicité de sa construction, de nombreux amateurs se lancent dans la réalisation du dériveur solitaire et, au cours de l'hiver 1949-1950, vingt-cinq Fint voient le jour ! Tous ces passionnés (déjà !) se mettent à réclamer un sigle de voile. Habilement, Sarby trouve la solution.

« Je leur ai demandé de m'adresser leurs propositions pour une marque de voile, propositions que j'ai dupliquées et renvoyées à chacun des constructeurs. Chacun devait voter pour celui qu'il aimait le plus, expliquait-il en 1971 à un journaliste suédois qui faisait déjà à l'époque une enquête sur ce phénomène Finn.

« Douze retournèrent leur choix et les vagues bleues récoltèrent deux fois plus de votes que le second meilleur choix. N'était-ce pas une bonne idée ? L'actuel sigle de la voile est parfait pour le Finn. Son concepteur était un jeune enthousiaste – un "finnatic" – habitant au cœur de la Suède, près du grand lac Siljan où la navigation en dériveur était à peine connue… »

Plan définitif. Dans l'intervalle, Sarby fait savoir aux Finlandais qu'il n'ira pas aux sélections. Il vient d'apprendre par son ami Paul Elvström que le nouveau Pricken de Harry Carlson est présenté à Copenhague comme étant « LE » nouveau dériveur olympique. La FYA dément et la Fédération suédoise finit par le convaincre d'aller régater. Pour l'occasion, Rickard se voit même offrir une nouvelle voile dont la chute plus courte de 15 cm va relever la bôme d'autant, la surface ainsi découpée étant reportée sur le rond de chute. Le plan de voilure définitif du Finn est trouvé !

Début mai 1950, les compétitions ont enfin lieu. La flotte se compose de Pricken I et de Pricken II, les plans retenus à l'issue du concours à savoir les bateaux

© COLL. J.T.

John Bertrand à l'école du sang froid

Qui ne connaît pas John Bertrand, le skipper qui a su mettre fin à 132 ans de domination du New York Yacht Club sur l'America's Cup ? A la barre d'Australia II en 1983… Peu se souviennent que John a également été médaille de bronze en « Finn » aux JO de Montréal en 1976 après avoir terminé 4e en 1972 à Kiel et terminé à deux reprises la Finn Gold Cup – l'équivalent du championnat du monde de la classe – à la deuxième place en 1979 et 1980 derrière un certain Cam Lewis.

Lors des JO de 1976, au cours d'une manche déterminante pour la victoire finale, talonné de très près par son principal rival, Jochen Schümann, à l'issue d'un bord de vent arrière venté, John perd de son assurance. Il se souviendra toujours de ce moment-là, juste après avoir jeté un rapide coup d'œil à son impassible concurrent :

« Soudain je me suis demandé : ''Suis-je assez bon ?'' Ce fut mon premier grand moment de doute depuis que je faisais de la compétition. (…) Rapidement j'ai pensé : ''Suis-je capable de le maintenir derrière moi ?'' »

Il décide de le contrôler en se lançant dans un empannage mal maîtrisé qui se termine en chavirage. Il a pris un risque stupide et fatal qui va lui coûter l'or. Une leçon qu'il n'oubliera jamais :

« C'est toujours la leçon qui prime. Dans mon esprit, il ne fait aucun doute que sans ma défaite du 27 juillet 1976 face à un habile et impavide Jochen Schümann, ''Australia II'' n'aurait catégoriquement jamais gagné l'America's Cup en 1983 (notamment à l'occasion de l'ultime manche lorsque Liberty talonna de longues minutes Australia II.) »

Manche/Classement	I	II	III	IV	V	VI
Fint	1	1	1	1	1	2
Thorell	2	3	2	3	3	1
Pricken I	3	5	4	4	4	5
Anderson	4	2	ab.	2	ns.	3
Pricken II	5	4	4	5	2	4
Rehlander	6	6	ab.	ns.	ns.	ns.

ns. : n'a pas pris le départ.
ab. : a abandonné

Les résultats du Finn (Fint) dans sa course à la sélection Olympique en 1950 face à ses concurrents. Une victoire probante sur l'eau. Il n'en sera pas de même sur le tapis vert.

d'Anderson, et des 3e ex æquo – Thorell et Rehlander – et le Fint de l'ami Sarby ! Une nouvelle fois, l'échange des barreurs est de mise. Rickard s'en souvenait encore en 1971 et toujours avec l'humour qui le caractérisait :

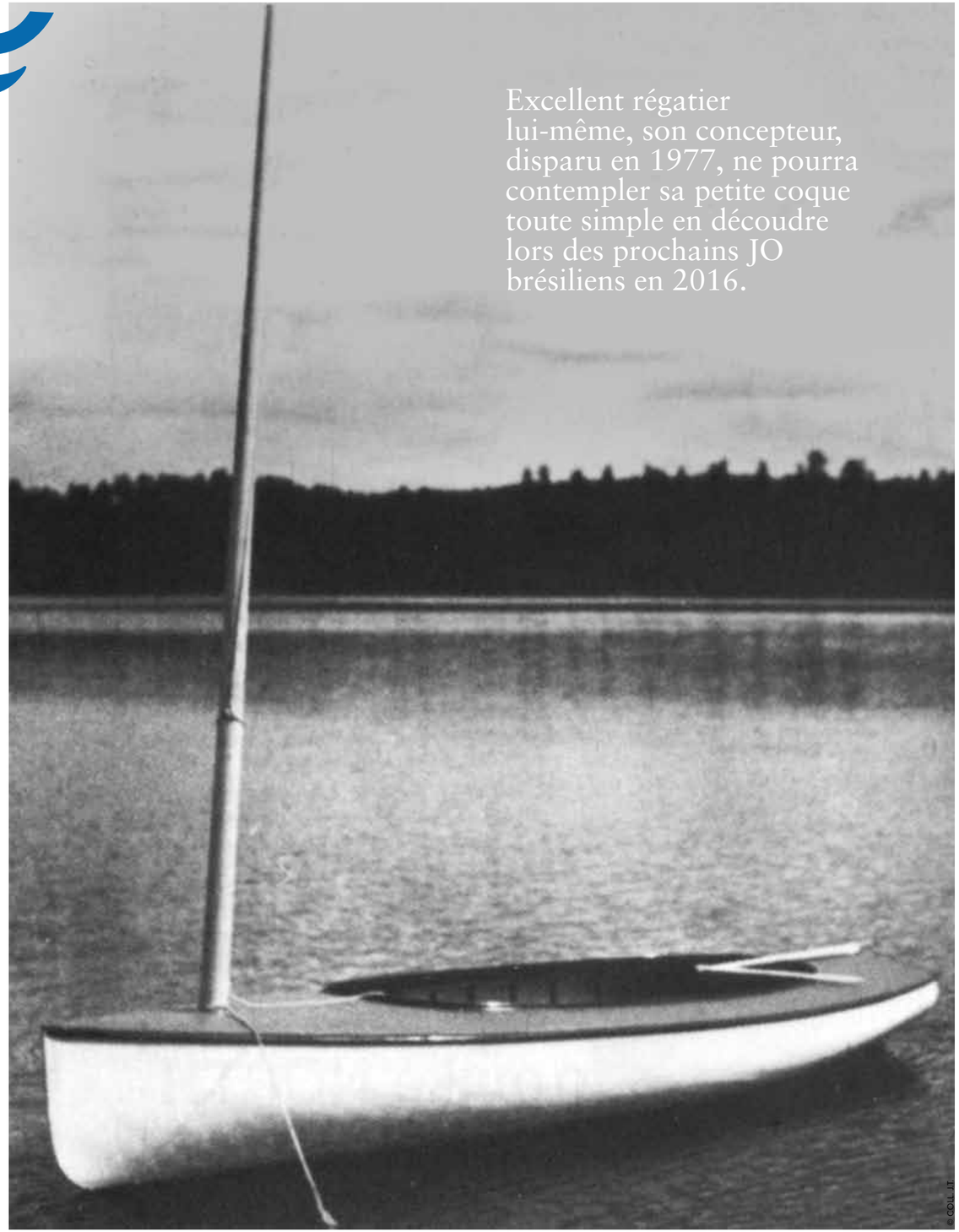
Course décisive. « Les conditions de temps étaient proches de l'horrible : pluie, froid et vent fort. Dans sa globalité, la situation était quelque peu singulière. En réalité, j'espérais que quelqu'un d'autre barre Fint, au moins pour la première régate. Mais cela apparaissant comme une facétie, j'y renonçais. J'ai dû barrer également Fint dans la 3e manche disputée sur le parcours le plus long ; je me suis rendu là où devait se trouver le parcours olympique. J'aime à penser que cette course fut la plus décisive. Après un départ en eaux protégées, le parcours nous mena (…) en pleine mer. Le problème immédiat qui se posait aux concurrents était de trouver une marque particulière au milieu d'une forêt de bouées. Un bateau à moteur était présent, pour nous regarder mais pas pour nous guider. La marque que j'avais fini par trouver n'était pas la bonne ; j'ai donc dû m'en aller à la poursuite des autres… une belle avance de perdue. »

Et Sarby de poursuivre : « La force moyenne du vent était de 4 Beaufort avec des risées à 5, voire un peu plus. Vous n'avez jamais pensé qu'une telle brise est un vent fort ? Certes, les choses ont un peu changé. Imaginez : nous n'avions pas de bailer (pour vider l'eau embarquée) et aucune réserve de flottabilité supplémentaire, mais un cockpit très spacieux… Et je devais tenir le bateau à plat. Il n'y avait pas de combinaison isotherme, ni d'harnachement en plomb (pour se lester), ni de mât flexible, ni la maîtrise de la technique du catboat. Privé de tout ce bel ensemble, force 0 c'est déjà trop de vent ! ». Malgré ces conditions délicates, Fint achève son long bord de près sans problème pendant que Anderson et Rehlander chavirent…

Verdict sans appel. Par la suite, trois barreurs finlandais vont mener Fint dans les 2e, 4e et 5e manches. Dans la 6e, Fint est attribué au gendre de Thorell pendant que Sarby se voit confier le prototype – qu'il mènera à la victoire – de son compagnon de club et concurrent, Sven Thorell. Le verdict de ce challenge est sans appel :

Le Fint écrase la concurrence (voir tableau ci-dessus).

Le 15 mai 1950, la Fédération Finlandaise de Voile (FYA) choisit sans problème le Fint comme dériveur olympique officiel des Jeux d'Helsinki de 1952. Elle finalise également le nom du bateau qui s'appellera désormais le Finn et retient les deux vagues bleues superposées du sigle de voile. Rickard Sarby, tout heureux de la décision, regrettera plus tard l'attitude désinvolte ▹



Excellent régatier lui-même, son concepteur, disparu en 1977, ne pourra contempler sa petite coque toute simple en découdre lors des prochains JO brésiliens en 2016.

© COLL. J.T.

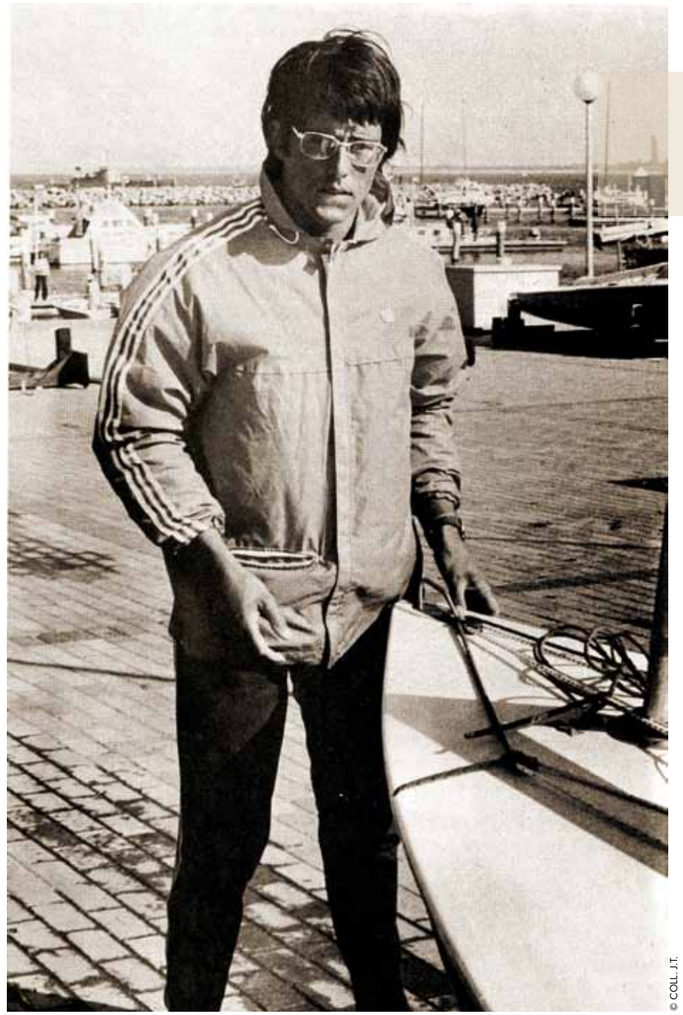
Photo du Finn des origines prise en mai 1949. Tout est déjà en place. Depuis, la composition du mat est passée de la matière bois, à l'aluminium et maintenant au carbone.

▹ de la FYA en matière de droits sur les plans.

Sélectionné. Après les Jeux d'Helsinki, le 11 octobre 1953, la Fédération Scandinave de Voile retiendra le Finn comme Classe Nordique. Les droits légaux des plans lui furent transférés.

Avant cela, sous les couleurs de son pays, Rickard Sarby disputera les Jeux d'Helsinki de 1952 où il s'adjugera la médaille de bronze derrière l'Anglais Charles Currey et le légendaire champion danois, Paul Elvström. Quatre ans plus tôt, il avait participé aux JO de Londres, en Firefly, le prédécesseur du Finn, et avait fini 4e. En 1956, le père du Finn est sélectionné pour les Jeux de Melbourne où il se classe cinquième. Qui dit mieux ?

Au-delà, et comme l'explique si joliment la section française de l'International ▹



© COLL. J.T.

Serge Maury, l'obstiné.

Il aura fallu patienter 40 ans – Jacques Lebrun avait gagné le titre olympique à Los Angeles en 1932 à bord d'un Snowbird – avant que la France ne remporte à nouveau l'or en voile grâce à Serge Maury, né en 1946, vainqueur en Finn aux JO à Kiel en 1972… A l'issue de ces Jeux, Serge Maury, tonnelier de son état, reconnaissait qu'avec le Finn, cela avait été à la vie à la mort : « J'ai consacré deux ans de ma vie à ne faire pratiquement que du Finn. J'ai même, en accord avec ma fiancée, reculé de deux ans mon mariage ! Pendant deux ans, j'ai fait deux heures de culture physique par jour. A tel point que je n'envisage pas de recommencer l'expérience. (…)

© COLL. J.T.

Jochen Schümann, l'irrésistible ascenssion.

Avec l'Allemand Jochen Schümann, né à Berlin Est en 1954, trois médailles d'or aux JO dont une en Finn en 1976 à Montréal, on entre dans le vivier des grands noms de l'America's Cup. Jochen a été directeur sportif de l'équipe suisse d'Alinghi qui remporta le trophée en 2003 et 2007… avant de rejoindre brièvement le défi germano-français ALL4ONE en 2009.

© COLL. J.T.

Carlos Miguel Benn-Pott, l'artiste.

Né en 1924 d'une mère argentine et d'un père britannique, Carlos Miguel Benn-Pott (étudiant aux Beaux-Arts) avait été, en 1952, retenu pour représenter son pays aux JO d'Helsinki, à l'issue de régates de sélection en Olympia ou Yole Olympique de 1936 (plan monotype de Helmut Stauch). À Helsinki, en même temps que le Finn se révèle à Carlos, le jeune barreur mesure le bonheur d'échapper à l'ambiance étouffante du dictateur Perón. A l'issue des Jeux il ne rentre pas au pays. Il n'a qu'un objectif en tête : rejoindre Paris ! Il va fonder en 1956 le groupe Los Incas. Dans les années 70, il devienra mondialement célèbre avec l'inoubliable tube : El Condor pasa…

© D.R.

Ben Ainslie remporte en 2012 à Weymouth, une troisième médaille d'or en Finn et rejoint son aîné Elvström au pinacle de l'Olympisme. Il fait partie du team Oracle lors de la dernière America's Cup.

Le Finn est à l'Americas'Cup, ce que le kart est à la Formule 1 : le vivier des purs talents.

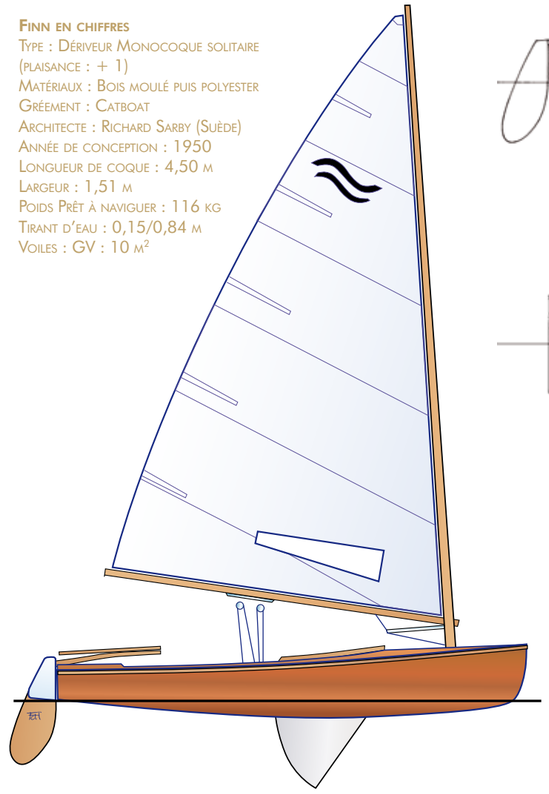
▹ Finn Association, le succès du Finn s'appuie sur trois concepts pour le moins déconcertants. Ce petit voilier à dérive serait à la fois :
- Un paradoxe, car à l'heure des dériveurs ultra légers, aux formes très tendues et complètement ouvertes, il est tout le contraire, ce qui ne l'empêche pas d'attirer de plus en plus de barreurs.
- Un mythe ! A son bord, on affronte seul la mer ; il faut prendre ses responsabilités et accepter le poids d'un échec. Il exige maîtrise des techniques de réglage et bonne condition physique. Ce qui explique que les barreurs de Finn forment une confrérie unique dans le monde de la voile de compétition.
- Enfin, un mystère… Voir un dériveur lent, lourd, avec une dérive en aluminium et rester le meilleur et le plus universel des solitaires, cela est bien une énigme. Il y a plus de Finnistes qui ne visent en aucun cas les Jeux Olympiques que l'inverse. Alors, qu'est-ce qui fait naviguer ces hommes et ces femmes ? Peut-être le mythe d'un bateau qui ne les empêche pas de naviguer au-dessus de leurs moyens… ■

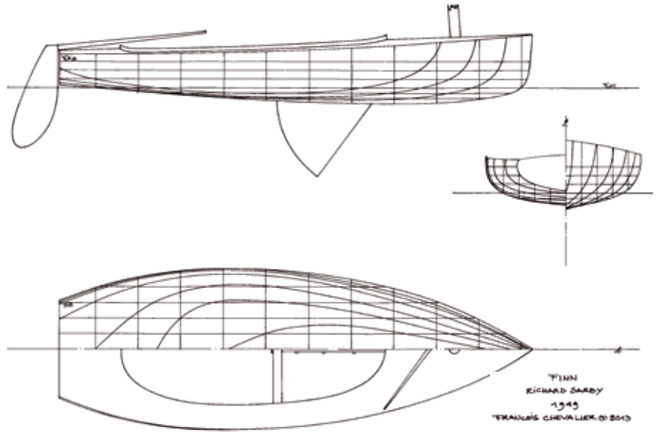
Sources :
• Source principale : http://www.finnclass.org/
• *FINNatics. The History and Techniques of Finn Sailing*, par Robert Deaves, 1999.
• *Photo FINNish, 60 years of Finn Sailing*, par Robert Deaves, 2009.
Merci à Louis Pillon pour ses informations (Gilbert Lamboley et Carlos Miguel Benn-Pott).

Et bien d'autres !

Dans cette prestigieuse galerie, il aurait fallu évoquer Willy Kuhweide, Jose Luis Doreste, Jacques Rogue, Peter Holmberg, John Cutller, Luca Devoti, Iain Percy, les Français Xavier Rohart, Philippe Presti, Guillaume Florent – médaille de bronze aux JO de 2008 à Pékin (Qingdao) – et Jonathan Lobert – médaille de bronze aux JO 2012 à Londres (Weymouth), du Britannique Ben Ainslie – quatre médailles d'or dont trois sur « Finn » – et de bien d'autres encore comme le vétéran français Didier Poisant qui naviguait encore en 2009 à l'occasion des Master Finn, finissant à plus de 80 ans à la 213e place sur 261 !

Finn en chiffres
Type : Dériveur Monocoque solitaire (plaisance : + 1)
Matériaux : Bois moulé puis polyester
Gréement : Catboat
Architecte : Richard Sarby (Suède)
Année de conception : 1950
Longueur de coque : 4,50 m
Largeur : 1,51 m
Poids Prêt à naviguer : 116 kg
Tirant d'eau : 0,15/0,84 m
Voiles : GV : 10 m²

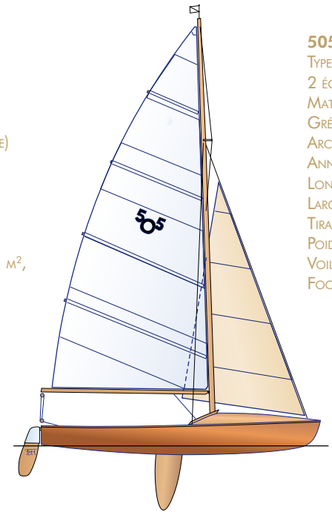




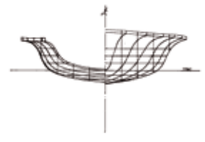
Ces trois petits monocoques de sport sont précurseurs. Le Finn, le plus ancien (1950), trouve ses origines parmi les meilleurs 14 pieds d'après-guerre, mais va un peu plus loin. En avançant le creux maximum, Richard Sarby peut tirer les lignes arrières comme elles n'ont jamais été tendues. Les sections en large V ouvert augmentent la stabilité de route et réduisent la surface mouillée à la gîte.
Le Cinquo (1954), révolutionnaire, avec une flottaison étroite et son large pont, possède une légendaire instabilité, qui ferait sourire les régatiers sur les engins d'aujourd'hui comme les 49 et 29er. Mais ceux qui l'on découvert il y a cinquante-neuf ans pouvaient être estomaqués, rien alors n'était comparable, à part le vainqueur de la série One by Class de John Westell, le Coronet, un 18 pieds construit à un seul exemplaire. Le talent de John, à la demande de l'Association de propriétaires de Caneton, s'est révélé à la hauteur de leurs espoirs, et dès le premier exemplaire construit, le 505 est devenu Classe Nationale.
Beaucoup plus jeune, le 470 (1962) a formé toute une génération de coureurs français. André Cornu, architecte talentueux, a réussi à augmenter la raideur du 505 sur un voilier plus petit. En diminuant le franc bord il réduit la surface développée et diminue le déplacement, tout en conservant ses qualités.
F.C.

Trois dériveurs mythiques

470 en chiffres
Type : Dériveur Monocoque à 2 équipiers (plaisance : + 1)
Matériaux : Polyester
Gréement : Bermudien
Architecte : André Cornu (France)
Année de conception : 1962
Longueur de coque : 4,70 m
Largeur : 1,70 m
Poids Prêt à naviguer : 120 kg
Tirant d'eau : 0,15 à 1,15 m
Voiles : GV : 14 m², Foc : 3,85 m², Spi : 14 m²



505 en chiffres
Type : Dériveur monocoque à 2 équipiers (plaisance +1)
Matériaux : Bois moulé puis polyester
Gréement : Bermudien
Architecte : John Westel (US)
Année de conception : 1954
Longueur de coque : 5,05 m
Largeur : 1,88 m
Tirant d'eau : 0,15/1,13 m (puis 1,55 m)
Poids prêt à naviguer : 125 kg
Voiles : GV : 12,3 m², Foc : 4, 94 m², Spi : 27-29 m²



© Plans François Chevalier

Il a été construit en 1957 en bois moulé (à partir de petites lattes) par le chantier Jouët.

Nous avons retrouvé un doyen passionnant

Jérôme souhaite rester discret, aussi nous ne citerons pas son nom ni le lieu précis où s'est déroulée cette navigation hors du temps. Car c'est une drôle de rencontre qui m'attend, à quelques virages de la ville… Ma voiture longe le fleuve jusqu'à ce qu'une voile triangulaire surgisse des buissons. Le « F » et la double vague de la série, c'est bien un Finn qui est amarré au ponton en bois fatigué. Le mât bois et le numéro 126 nous confirment qu'il s'agit bien d'un des plus anciens exemplaires de la série. Jérôme a fait construire sa maison juste au-dessus de l'eau, aussi la mise à l'eau de son Finn, depuis la berge, est simple. En revanche, la sortie d'eau demande des bras, impossible, si on est seul, de remonter le bateau sur sa remorque. Car le Finn, le roi des dériveurs en solitaire, est un magnifique animal. Lourd comme un âne mort, 116 kg pour la coque et le pont au minimum de la jauge d'aujourd'hui, c'est peut-être bien son seul défaut. Alors le plus simple est de rejoindre la cale la plus proche. Nous voilà sur le ponton : le Finn arbore son mât le plus souple, bien adapté aux petits temps et aux gabarits légers dans la brise. L'autre profil est bien plus raide. Les réglages, comparés aux unités les plus modernes, sont incroyablement simples : si l'étarquage se fait toujours à l'ancienne, taquet au mât, il n'y a pas de hook ni cunnigham pour reprendre la tension de drisse et donc travailler la voile… et quant au hale-bas, il se résume à deux cales fichées entre bôme et mât.

Caisson défoncé. Au cœur de ce bel été, la température de ce milieu d'après-midi flirte avec les 30°C et le vent peine à franchir le rideau des arbres et à rider l'eau douce. Jérôme, en simple short, saute à bord et parvient à glisser de risées en risées. Son Finn a été construit en bois moulé (à partir de petites lattes) par le chantier Jouët en 1957. Il s'agit donc bien d'une vénérable antiquité, puisque le premier exemplaire des fameux plans Rickard Sarby a tiré ses premiers bords en 1949… Jérôme, passionné de voile, s'est vite intéressé aux anciennes unités. C'est sur les rivages de la Manche qu'il découvre ce Finn. Jusqu'à ses 70 ans, son propriétaire a navigué assidument à son bord. Le bateau est restauré, pas tout à fait dans les règles de l'art puisque le pont est en contre-plaqué. Notre Finn est « dans son jus », d'ailleurs les fonds prennent un peu l'eau, difficile de savoir si elle vient du puits de dérive ou des vide-vite, son caisson défoncé (il sera bientôt réparé) par un stockage instable en témoigne.

Après avoir suivi les évolutions de Jérôme, une valse de virements et d'empannages au gré des vents coulis qui filtrent entre les feuillages, je n'y tiens plus. Moi aussi je voudrais tâter de cette barre bien plus âgée que moi ! Par précaution, je laisse à terre mes clés de voiture et mon téléphone. Mon guide s'en amuse : « On navigue au sec, pas comme en Laser. En rivière, tu peux naviguer en tenue de ville ! » Reste qu'en cas de chavirage, le bateau se remplit d'eau comme un Optimist. La moindre risée est aussitôt captée par la grand-voile, 10 m^2, c'est grand, se traduisant par une sensible tension à l'écoute. Le Finn accélère en se créant rapidement un important vent apparent. L'étrave marsouine, il faut monter sur le plat bord pour contenir la gîte. Fabuleuse sensation de glisse, il est difficile de croire que le bateau a été conçu il y a 65 ans. Le 126 est évidemment bien moins performant que les unités dernier cri riches en carbone. La souplesse du mât (à l'époque, le contrôle de la tenue du mât en latéral, en longitudinal, le tout à différentes hauteurs est encore mal maîtrisé) et du tissu de la voile grève quelque peu le rendement. Mais le bateau est finalement bien plus tolérant et moins exigeant. D'autant que les réglages se limitent ici à la grand-voile : écoute et barre d'écoute, et c'est tout. J'apprends à anticiper les mouvements de la longue bôme, qui ne demande qu'à accrocher mon cuir chevelu et la surface de l'eau en sortie d'empannage.

Histoire d'amour. La douceur de barre est exemplaire, je suis immédiatement conquis… et donc pas vraiment étonné quand Jérôme m'explique qu'il s'est rapidement porté acquéreur d'un Finn Lanaverre pour se lancer dans ses premières régates. Pour finalement craquer pour un modèle plus récent encore, histoire d'être dans le coup, même face aux meilleurs de la série. « Plus on connaît le Finn, mieux on le fait marcher », confie Jérôme.

Une longue histoire d'amour. Ce qui n'empêche pas le marin de nourrir un projet secret : « Mon rêve, c'est de construire un Finn de seulement 60 kg, complètement hors jauge, juste pour voir ce que ça donne, entre dissidents ». Nous suivrons l'affaire. ■ E.V.D.

Le Finn arbore son mât le plus souple, bien adapté au petit temps. Le hale-bas est d'une simplicité désarmante.

Le 126 est évidemment bien moins performant que les unités dernier cri riches en carbone, mais ce bateau est bien plus tolérant.

Tous les secrets du Finn !

Les mystères d'un bateau simple mais aux mille facettes.

Orotz Ituralde fait partie des 10/15 premiers de la série en France. Sur la remorque, son Finn est bâché dessus/dessous. Nous aidons le champion basque à libérer la remorque et découvrons un dériveur récent et parfaitement accastillé : il s'agit d'un Devoti de 2007. « 70% de la flotte en est équipée, on compte 20% de Pata, les 10% restants naviguent à bord de bateaux divers », résume Orotz. Selon lui, la principale évolution entre les tout premiers modèles et ceux d'aujourd'hui, c'est l'emplacement du mât : « jauge aidant, les emplantures ont avancé de 12 à 16 cm selon mes observations. Et les bateaux modernes sont beaucoup moins ardents que les anciens. » Et le moteur du Finn, bien plus que sa coque, c'est le fameux tandem mât/voile, objet de toutes les attentions. L'espar s'oriente avec la bôme, donc avec la voile. Précisons que les mâts sont désormais en carbone alors que les bômes restent en aluminium. Orotz est formel : « le mât, c'est le plus important après le bonhomme. Ensuite viennent la voile et la coque. » On compte trois fabricants en Europe : Wilke est une marque Suisse – comptez 4 000 euros pour un tube livré en France –, Hit est basée en Hollande – 3 500 euros le mât – et enfin Pata, une société hongroise.

Nous avons demandé à un spécialiste du Finn de nous livrer son mode d'emploi.

Mât sur mesure. Toute la subtilité de ce tube en carbone, c'est qu'il est absolument nécessaire d'en contrôler la déflexion longitudinale et latérale. « On calcule la raideur par tiers, il y a un protocole établi à l'aide d'un peson de 12 kg : le principe est de mesurer la déformation en millimètres. Pour moi, en longitudinal, c'est 91 en bas, 120 au milieu et 89 en haut. Et on établit un second protocole très proche pour établir la raideur du mât en latéral. » On l'aura compris, un mât se commande sur mesure… Reste à le gréer correctement. On commence par mesurer la quête depuis la tête de mât jusqu'au tableau, soit 6,72 à 6,8 m suivant la force du vent. La plus grande valeur signifie que le mât est réglé assez droit, idéal pour le petit temps, alors qu'on tend vers la mesure la plus faible quand le vent monte… Mais dans la grosse brise, il n'y a pas forcément plus de quête, car la bôme touche alors le tableau. Il s'agit alors de jouer avec la tension de chute – cunnigham et hale-bas sont alors sollicités – pour affiner plus ou moins le profil de la voile. Le pied de mât dispose d'un réglage, lequel est relayé au pont grâce à des cales – elles sont déjà à poste, prêtes à l'emploi. « En navigation, détaille Orotz, 4 Finnistes sur 5 ne touchent plus qu'aux cales, et seulement entre les manches. On simule la tension de chute avec un tensiomètre, bôme blindée sur le pont. Moi, je prends 31 kg, les gros bras prennent 35 ou 36… Le poids du barreur et la manière dont il pratique le rappel conditionnent cette valeur. »
Et l'écoute ? « La barre d'écoute reste toujours sous le vent, répond Orotz, à l'aplomb du réglage de bôme le plus rentré, c'est-à-dire extrémité au-dessus du liston, jamais dedans. Comme il n'y a pas de voile d'avant pour assurer une déflexion, le réglage doit rester ouvert, soit 8° minimum par rapport à l'axe du bateau. En revanche on borde l'écoute jusqu'au contact bôme/pont. On lâche quand même 5 cm lors des phases de relance, un peu plus par petit temps. » Le Finn présenté ici est équipé d'une tourelle, ce qui permet de « se tenir » au près quand la mer est agitée. A noter : jusqu'à 18 nœuds, au portant, le barreur pompe en direct sur l'écoute. Le hale-bas, forcément très bas et peu angulé vu la position de la bôme, très proche du pont, est doté d'une potence. Le réglage de départ est de 55 cm entre l'arrière de la bôme et le pont. « Le hale-bas est pris au portant et au près dans le petit temps, poursuit le skipper, mais attention quand on vire, on ne passe pas, et ça peut même taper dans la barre. Au portant, c'est bien sûr le hale-bas qui relaie l'écoute pour tenir la chute. Dans la brise, on en choque un peu avant d'empanner, sinon la bôme accroche l'eau en sortie de manœuvre. »

L'indispensable culotte. Où se positionner ? « Le barreur s'installe au maître-bau, éventuellement assis sur un caisson ergonomique, juste derrière la barre d'écoute. » A portée de main, tous les réglages – cunnigham, bordure, hale-bas, sangles de rappel, chariot d'écoute – sont doublés ; ils sont opérationnels sur chaque bord. Particularité du Finn : la bordure classique, à l'arrière, est épaulée par un autre réglage à l'avant.
La dérive « camembert » est une pièce en aluminium qui requiert une grande finesse : « Au portant, on la relève jusqu'au brion, plus ou moins à 5 cm. On laisse donc un peu de dérive pour ne pas déraper, parce qu'on peut pomper – pavillon O –, à partir de 8 nœuds. Au près, la dérive est descendue à fond quel que soit le vent. Le trou dans lequel passe l'axe est oblong, donc on peut la translater : la dérive est avancée par petit temps, reculée par gros temps, on a 4 cm de marge.
Le stick mesure habituellement 1,25 m. Celui d'Orotz fait 5 cm de plus parce qu'il est grand – 1,88 m. La moyenne mondiale, c'est 1,89 m et 94 kg, constate notre spécialiste. Vous êtes prêt à embarquer ? Alors enfilez votre culotte de rappel avec lattes pour les cuisses et naviguez ! « Indispensable, la culotte… je l'ai oubliée une fois à terre, pas deux.» ■ E.V.D.

La bôme, très basse, ne facilite pas le travail du hale-bas. C'est pourquoi ce dernier est monté sur une potence.

Au près, la bôme est au contact du pont mais son extrémité ne rentre pas à l'intérieur du bateau.

Le stick standard mesure 1,25 m, mais les plus grands gabarits préfèrent disposer de 5 cm de plus.

Le caisson rapporté peut offrir un confort relatif aux grands gabarits.

Le compas Tacktick est désormais autorisé par la jauge ; tous les Finn qui régatent en sont équipés.

En plus du réglage de pied de mât, les cales sur le pont permettent de travailler la quête du mât.

Tout est réglable à bord du Finn… même la tension des sangles de rappel.

Création : Rémi Bélair © Studio Reed - Photo : © Jacques Vapillon

BADGE PRO PASS'PORT NAUTIQUE*

NAUTIC

7-15 DEC. 2013

PARIS - PORTE DE VERSAILLES

WWW.SALONNAUTIQUEPARIS.COM

*TOUTES LES INFORMATIONS ET COMMANDE DE BADGE SUR WWW.PASSPORTNAUTIC.COM

Organisé par Reed Expositions

Un salon de la Fédération des Industries Nautiques

nautic Salon Nautique de Paris

Jeep